



Halle, den 29.5.2000

Sehr geehrte Damen und Herren Stadträte,

Sie sollen im Juni über den Plan eines Neubaus der Berliner Brücke entscheiden. Bisher wurde u.E. der Abriss der alten Brücke von der Stadtverwaltung zu leichtfertig hingegenommen und ein Neubau favorisiert. Wir haben daher in den folgenden Text, der auch in wenigen Tagen in den Halleschen Blättern erscheint, einige Punkte zusammengetragen, die für den Erhalt der alten Brücke sprechen. Wir bitten Sie, diese in ihre Entscheidungsfindung mit einzubeziehen.

Mit freundlichen Grüßen

Christian Feigl

Die Berliner Brücke

Die erheblichen Bauschäden an der Berliner Brücke haben die Stadtverwaltung bereits Anfang der 90er Jahre dazu veranlaßt, über die Sanierung oder einen Neubau der Brücke nachzudenken. Schon frühzeitig wurde im Verfahren – gegen die Meinung des ebenfalls beteiligten Landesamtes für Denkmalpflege – die Neubauvariante favorisiert und in internen Beratungen zwischen Stadtverwaltung und dem Regierungspräsidium ausschließlich Argumente gegen den Erhalt der historischen Brücke gesammelt. Nun, im Vorfeld des für das Bauvorhaben notwendigen Votums des Stadtrates, ist das Projekt eines Neubaus der Berliner Brücke sowohl in der Mitteldeutschen Zeitung als auch im Amtsblatt der Öffentlichkeit präsentiert worden und dies, obwohl es im entsprechenden Fachausschuß erst zwei Wochen später behandelt wurde. Der »eindrucksvolle« Vortrag über Zustand, Kosten und Schwierigkeiten einer Sanierung, gehalten von Herrn Sprung (Experte für Brückenbauten im halleschen Hochbauamt) im Planungs- und Umweltausschuß, brachte dann auch die erwartete Zustimmung der Ausschußmitglieder.

Wir möchten an dieser Stelle nicht in Zweifel ziehen, daß die alte Berliner Brücke starke Bauschäden aufweist und somit dringender Handlungsbedarf besteht. Das Favorisieren eines Ersatzneubaus seitens der Stadtverwaltung, ohne eine Sanierung der alten, denkmalgeschützten Brücke in Erwägung zu ziehen, scheint uns jedoch sehr einseitig. Viele Argumente der Stadtverwaltung, die eine Sanierung ausschließen, sind bei näherer Betrachtung wenig stichhaltig. Wir haben daher einige Punkte zusammengetragen, die für den Erhalt der alten Brücke sprechen:

Bei einem Neubau würden erhebliche Mehrkosten auf die Stadt zukommen. Die veranschlagten Kosten für den Neubau der Brücke belaufen sich auf 35 Mio. DM. Demgegenüber werden die Kosten für die Sanierung der alten Brücke mit 16 bis 20 Mio. DM angegeben.

Es wird argumentiert, daß nach der Sanierung der alten Brücke in ca. 30 Jahren erneute Sanierungsarbeiten anstehen. Diese wurden bisher nicht näher benannt. Auch an einem Neubau werden nach 30 Jahren sehr wahrscheinlich Reparaturen anfallen. Nur mit einer vergleichenden Kostenprognose könnte die für die Stadt langfristig günstigere Variante ermittelt werden.

Die Stadtverwaltung verweist darauf, daß die alte Brücke nicht gleichzeitig saniert und weiter für den Verkehr genutzt werden kann. Es wäre aber möglich, für den Zeitraum der Sanierung eine Behelfsbrücke zu installieren. Die Zusatzkosten wären im Vergleich zur Differenz von Sanierung und Neubau eher unerheblich. So haben die 212 Meter lange Behelfsbrücke bei der Sanierung der Giebichensteinbrücke (1993) 2,9 Mio. DM und die 224 Meter lange Behelfsbrücke an der Dieselstraße (1995) ca. 6 Mio. DM gekostet.

Mit dem Neubau der Brücke soll für die Straßenbahn ein separater Gleiskörper geschaffen werden, obwohl auf der nur wenige Meter entfernten Steintorbrücke eine Autospur gemeinsam mit dem Gleisbett verläuft. Derzeit wird, aufgrund der durch Bauschäden verminderten Tragfähigkeit, nur je ein Straßenbahnzug über die Brücke geführt, ohne daß es zu Verzögerungen im Fahrplan kommt. Nach der Verlegung von über 60% der Kapazität des HAVAG-Betriebsbahnhofes von der Freimfelder Straße zum Rosengarten hat die Straßenbahnführung über die Berliner Brücke eine untergeordnete Bedeutung. Ein weiterer Ausbau der Straßenbahn in Richtung Diemitz ist laut Flächennutzungsplan nicht vorgesehen. Somit wäre eine dauerhafte einspurige Linienführung der Straßenbahn (wie im Mühlweg oder der Bornholmer Brücke in Berlin) zu prüfen. Die Breite der alten Brücke von 10 Metern würde somit für zwei Autospuren und ein separates Gleisbett ausreichen. Ein zusätzlicher Vorteil der einspurigen Straßenbahnführung wäre, daß auf der östlichen Rampe die Einrichtung einer zusätzlichen separaten Abbiegespur möglich ist.

Die Breite des vorhandenen Fuß- und Radweges wird in der Verwaltungsvorlage mit 2,40 Meter angegeben. Weitere 60 cm werden derzeit von Versorgungsleitungen und Telekom-Kabeln in Anspruch genommen. Bei der Verlegung dieser Leitungen unter die Fahrbahn der Nebenanlagen kann die ursprüngliche Breite von 3 Metern als ausreichend angesehen werden, zumal die zwischen Radweg und Fahrbahn verlaufende Fachwerkkonstruktion die Funktion des Schutzstreifens übernimmt.

Das derzeitige Verkehrsaufkommen wird von der alten Berliner Brücke durchaus bewältigt. Bisher liegen keine Untersuchungen vor, die in näherer Zukunft ein wesentlich höheres Verkehrsaufkommen prognostizieren. In der Verwaltungsvorlage heißt es dazu: »Aufgrund der noch nicht abzusehenden Entwicklung und Nutzung der einzelnen Teilflächen ist eine genaue Ermittlung der Verkehrserzeugung nicht möglich.«

Die bereits ausgebaute Berliner Straße wurde einspurig ausgeführt. Daß sich die Planung für den Ersatzneubau daran orientiert und keine weiteren Fahrspuren ausgewiesen werden ist folgerichtig. Es stellt sich nur die Frage, ob der Aufwand für eine zweite separate Spur der Straßenbahn den Millionenaufwand rechtfertigt.

Bewußt erst am Schluß möchten wir darauf verweisen, daß die Berliner Brücke ein Verkehrsdenkmal von höchstem Rang für die Stadt Halle ist.

Das Denkmalschutzgesetz Sachsen-Anhalt fordert: »§ 10 (6) : Eingriffe in ein Kulturdenkmal, die es seiner Denkmalqualität berauben oder zu seiner Zerstörung führen, dürfen nur genehmigt werden, wenn alle Möglichkeiten einer Erhaltung ausgeschöpft wurden.«

Bedeutung der Berliner Brücke

Mit der Einbindung in die Strecke Magdeburg-Leipzig 1839 erhielt Halle bereits sehr frühzeitig einen Eisenbahnanschluß, der damals im Osten vor der Stadt lag. Bis 1881 regelte eine Schrankenanlage den Verkehr auf der diese Strecke kreuzenden Berliner Straße. Zu dieser Zeit wurde ein erster hölzerner Brückenbau errichtet, dessen Länge aber aufgrund der Erweiterung des Güterbahnhofes bald nicht mehr ausreichte.

Zwischen 1914 und 1916 entstand unter Heranziehung von französischen Kriegsgefangenen nach Plänen der Berliner Architekten R. Jung und Th. Siemers die heutige Berliner Brücke. Die genietete Stahlfachwerkkonstruktion steht als eindrucksvolle Ingenieurleistung am Abschluß der Entwicklung dieser Konstruktionsweise. Statisch handelt es sich um eine Auslegerbrücke mit eingehängtem Mittelteil, die zeittypisch als Pseudohängebrücke gestaltet wurde. Mit ihrer Gesamtlänge von 275 m ist sie die größte ihrer Art in Mitteleuropa. Vergleichbare Brückenbauwerke finden sich noch im »Blauen Wunder« in Dresden und dem »Eisernen Steg« in Frankfurt/Main erhalten. Die Berliner Brücke prägt seit fast einem Jahrhundert ganz wesentlich das Stadtbild im halleischen Osten. Sie ist für die Bahnreisenden zum einprägsamen Identifikationssymbol am Eingang der Stadt geworden.

Wegen dieser Verbindung von technikgeschichtlicher, städtebaulicher sowie bau- und kunstgeschichtlicher Bedeutung ist sie in das Denkmalverzeichnis des Landes Sachsen-Anhalt aufgenommen worden. Das Landesamt für Denkmalpflege hält als Fachbehörde einen Abriß für nicht vertretbar.